

DERWENT-ACC-NO: 1986-131959

DERWENT-WEEK: 198621

COPYRIGHT 2007 DERWENT INFORMATION LTD

TITLE: Exhaust gas purification - by injecting ozone  
in exhaust  
gas system as function of engine speed

INVENTOR: SCHMIDT, W

PATENT-ASSIGNEE: SIEMENS AG[SIEI]

PRIORITY-DATA: 1984DE-3440689 (November 7, 1984)

PATENT-FAMILY:

PUB-NO	PUB-DATE	LANGUAGE
PAGES MAIN-IPC		
DE <u>3440689</u> A	May 15, 1986	N/A
007 N/A		

APPLICATION-DATA:

PUB-NO	APPL-DESCRIPTOR	APPL-NO
APPL-DATE		
DE 3440689A	N/A	1984DE-3440689
November 7, 1984		

INT-CL (IPC): A62D003/00, B01D053/34 , F01N003/22 , F02D021/10

ABSTRACTED-PUB-NO: DE 3440689A

BASIC-ABSTRACT:

The pollution of the environment by exhaust gases of motor vehicles is reduced by injecting ozone from an ozone generator in the exhaust gas system. The amount of ozone injected is controlled depending on the engine speed by adjusting the ozone generator voltage automatically, automatically. The anhydrides produced can be fixed e.g. by lime.

ADVANTAGE - This requires no redesign of the engine which would be needed to raise the chemical stability of valves and cylinders if ozone were added to the

intake air.

CHOSEN-DRAWING: Dwg.0/2

TITLE-TERMS: EXHAUST GAS PURIFICATION INJECTION OZONE EXHAUST GAS  
SYSTEM

FUNCTION ENGINE SPEED

DERWENT-CLASS: H06 J01 P35 Q51 Q52

CPI-CODES: H06-C04; J01-E02;

UNLINKED-DERWENT-REGISTRY-NUMBERS: 1887S; 1902P

SECONDARY-ACC-NO:

CPI Secondary Accession Numbers: C1986-056571

Non-CPI Secondary Accession Numbers: N1986-097556



DEUTSCHES  
PATENTAMT

⑳ Aktenzeichen: P 34 40 689.1  
㉔ Anmeldetag: 7. 11. 84  
㉕ Offenlegungstag: 15. 5. 86

Behördenstempel

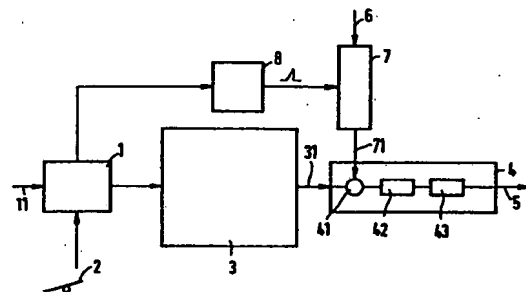
DE 3440689 A1

⑦ Anmelder:  
Siemens AG, 1000 Berlin und 8000 München, DE

⑦ Erfinder:  
Schmidt, Walter, 8525 Uttenreuth, DE

⑥ Verfahren zum Vermindern von Schadstoffen in Auspuffgasen von Kraftfahrzeugen

Zum Vermindern von Schadstoffen in Auspuffgasen von Kraftfahrzeugen wird in das Auspuffsystem (4) des Motors (3) dosiert Ozon (71) eingeblasen.



DE 3440689 A1

Patentansprüche

1. Verfahren zum Vermindern von Schadstoffen in Auspuffabgasen von Kraftfahrzeugen mit Verbrennungskraft-  
5 maschinen durch Zusetzen von Ozon, d a d u r c h g e -  
k e n n z e i c h n e t, daß Ozon (71) in das Auspuff-  
system (4) der Verbrennungskraftmaschine (3) eingeleitet  
wird und die eingeleiteten Ozonmengen vom Motorbetriebs-  
zustand abhängig gemacht werden.  
10
2. Verfahren nach Anspruch 1, d a d u r c h g e -  
k e n n z e i c h n e t, daß die im Auspuffsystem (4)  
entstehenden Reaktionsprodukte chemisch gebunden wer-  
den.  
15
3. Verfahren nach Anspruch 1, d a d u r c h g e -  
k e n n z e i c h n e t, daß Ozon (71) in einer zur  
Rußrestverbrennung ausreichenden Menge eingeleitet wird.
- 20 4. Verfahren nach Anspruch 1, d a d u r c h g e -  
k e n n z e i c h n e t, daß zusätzlich Ozon in die  
Verbrennungszuluft der Verbrennungskraftmaschine (3)  
eingeleitet wird.
- 25 5. Verfahren nach Anspruch 1, d a d u r c h g e -  
k e n n z e i c h n e t, daß die am Ozonerzeuger (7)  
liegende elektrische Spannung und/oder Pulsfolgefre-  
quenz und/oder Pulsamplitude motorabhängig verändert  
wird.  
30
6. Einrichtung zur Durchführung des Verfahrens nach  
Anspruch 1, d a d u r c h g e k e n n z e i c h -  
n e t, daß an das Auspuffsystem (4) ein motorabhängig  
ausgesteuerter elektrischer Ozonerzeuger (7) angeflanscht  
35 ist.

SIEMENS AKTIENGESELLSCHAFT  
Berlin und München

Unser Zeichen  
VPA 84 P 3 4 5 9 DE

5 Verfahren zum Vermindern von Schadstoffen in Auspuff-  
gasen von Kraftfahrzeugen

---

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Vermindern von  
Schadstoffen in Auspuffabgasen von Kraftfahrzeugen mit  
10 Verbrennungskraftmaschinen durch Zusetzen von Ozon.

Mit diesem Oberbegriff wird auf Verfahren Bezug genom-  
men, wie sie beispielsweise durch die CH-PS 569 867  
oder die FR-PS 22 98 702 bekannt sind.

15 Bei diesen bekannten Verfahren wird in die Vergaseran-  
saugluft Ozon eingeführt, um die bei der Verbrennung  
anfallenden Schadstoffe zu verringern. Nach den vor-  
liegenden Angaben sollen diese Verfahren relativ er-  
20 folgreich sein, haben aber sicherlich den Nachteil,  
daß infolge der entstehenden Reaktionsprodukte des  
Ozons eine aufwendige Konstruktion, vor allem hin-  
sichtlich der chemischen Beständigkeit des Motors,  
insbesondere der Ventile und der Zylinder erforderlich  
25 wird.

Die Aufgabe der vorliegenden Erfindung besteht darin,  
ein Verfahren anzugeben, mit dem sich vergleichbare  
Ergebnisse erzielen lassen, aber ohne daß es einer  
30 besonderen Neukonstruktion des eigentlichen Motors be-  
darf.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß  
Ozon in das Auspuffsystem der Verbrennungskraftmaschine  
35 eingeleitet und die eingeleitete Ozonmenge vom Motor-

- 2 - VPA 84 P 3 4 5 9 DE

betriebszustand abhängig gemacht wird.

Auf diese Weise werden die sich bei der Verbrennung bildenden Stick- und Schwefeloxyside sowie Kohlenmonoxyd und  
5 Kohlen-Wasserstoffverbindungen aufoxydiert und können dann - soweit erforderlich - relativ einfach gebunden werden. Der insbesondere bei Dieselmotoren auftretende Ruß kann durch die nachträgliche Einleitung von Ozon relativ einfach nachverbrannt werden.

10

Da die zur Verfügung gestellte Ozonmenge von der Motordrehzahl und/oder der Motortemperatur d.h. von den Motorbedingungen abhängig gemacht wird, kann durch eine entsprechende Regelung dafür gesorgt werden, daß jeder-  
15 zeit die für eine optimale Prozeßführung erforderliche Ozonmenge zur Verfügung steht.

Eine relativ einfache Steuerung der Ozonmenge ergibt sich dadurch, daß z.B. die zur Ozonezeugung verwendete  
20 elektrische Spannung am Ozonezeuger drehzahlabhängig verändert wird, z.B. über einen entsprechenden Funktionsgeber. Als elektrische Parameter der Veränderungen kommen die Amplitude und/oder Pulsfrequenz infrage.

25 Falls entsprechende Motorwerkstoffe zur Verfügung stehen, kann es auch gegebenenfalls von Vorteil sein, wenn eine - wenn auch nicht allzugroße - Ozonmenge zusätzlich zur Einführung in das Auspuffsystem auch in das Ansaugsystem des Motors eingeführt wird, da hierdurch die Verbrennung  
30 verbessert werden kann.

Anhand eines in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispiels sei die Erfindung näher erläutert;  
es zeigen:

35 Figur 1 ein Prinzipflußbild des Verfahrens und  
Figur 2 ein Ausführungsbeispiel eines möglichen Ozon-

erzeugers.

Wie aus Figur 1 ersichtlich, wird durch eine Regelung 1 das Luft-/Treibstoffgemisch 11 entsprechend der Stellung 5 des Gaspedales 2 für den Motor 3 angesteuert. Die den Motor 3 verlassenden Auspuffgase 31 werden über ein Auspuffsystem 4 geführt und verlassen als gereinigte Auspuffgase 5 das Kraftfahrzeug. Das Auspuffsystem 4 enthält eine dem Motor 3 nachgeschaltete Einführungsstelle 41, an 10 der Ozon 71 den Auspuffgasen 31 zugesetzt wird. Das Gemisch aus Auspuffgasen und Ozon reagiert in einer nachgeschalteten Reaktionszone 42. Die dabei gebildeten Anhydride, wie z.B.  $\text{NO}_2$ , können hier basisch z.B. durch Kalk gebunden werden. Der zur Ozonerzeugung dienende 15 Ozonerzeuger 7 arbeitet auf elektrischer Basis und wandelt einen Teil der zuströmenden - möglichst getrockneten - Frischluft 6 in Ozon um. Die Menge des dabei erzeugten Ozons wird durch entsprechende Ansteuerung der Spannungserzeugung 8 bestimmt, die von der Regelung 1 motordreh- 20 zahlabhängig mit angesteuert wird; z.B. wird bei höherer Drehzahl, d.h. bei höherer Zündfrequenz die Pulsfolgefrequenz am Ozonerzeuger erhöht und umgekehrt.

Figur 2 zeigt schematisch ein Beispiel eines Ozoner- 25 zeugers 7. Wie ersichtlich, besteht dieser im Prinzip aus einem äußeren Hüllrohr 75, das z.B. aus Nirostastahl bestehen kann. In diesem Rohr befindet sich ein Stahl- oder Aluminiumrohr 72, das mit einem Überzug 73 von z.B. Keramik, Emaille, Aluminiumoxyd, Titanoxyd oder Glas 30 oder ähnlich isolierender Stoffe mit entsprechender Dielektrizitätskonstante überzogen ist. Dieses innere Rohr ist über isolierende Stützen 74 im äußeren Rohr 75 gehalten. Die zur Ozonerzeugung erforderliche pulsformige Hochspannung wird über eine Schraubdurchführung 76 35 vom Spannungserzeuger 8 an das innere Rohr 72 geführt, während das äußere Rohr 75 geerdet ist.

Wie sich von selbst versteht, ist es im Rahmen des vorliegenden Verfahrens in gewissem Umfange erforderlich, daß auch das Auspuffsystem gegenüber evtl. anfallenden aggressiven Reaktionsprodukten und auch gegenüber dem  
5 relativ aggressiven Ozon in geeigneter Weise geschützt wird, z.B. auf die Weise, daß es ebenfalls aus Edelstahl hergestellt wird.

6 Patentansprüche

10 2 Figuren





